

PÁZMÁNDI N. JÓZSEF

AZ ESZTERGOMI AERO-EVER KFT. LÉTREHOZÁSA ÉS TEVÉKENYSÉGE

Az AERO-EVER története szorosan összekapcsolódik két ember, Rubik Ernő és Mitter Lajos szakmai életével. Tevékenységük, amely elvezetett a vállalat megalapításához, már jóval előbb kezdődött.

Mindenekelőtt indokolt a háttérviszonyok rövid áttekintése. Nagy jelentőségű volt a húszas években jelentkező motornélküli repülés gyors kifejlődése. Karrierje főleg annak köszönhető, hogy a gépek faipari technológiával, viszonylag egyszerű eszközökkel voltak elkészíthetők, és üzemben tartásuk sem igényelt különösebb anyagi ráfordítást, ezáltal a közismerten költséges repülőképzést olcsóbbá tették.

A trianoni Magyarország elszegényedett gazdaságában a repülés is mostohagyerek volt. Repülőiparunkat megsemmisítették. Ennek ellenére — külföldre viszonyítva mintegy évtizedes késéssel — 1929-ben nálunk is megindultak az első kísérletek Németországban vásárolt két iskola-siklógéppel. 1934-ben már húsz egyesület működött összesen 53 géppel. Legtöbbjük német eredetű iskolagép volt, de már rendelkezünk néhány műremeknek számító magyar egyedi konstrukcióval is, amelyek jelentős nemzetközi hírnevet szereztek számunkra. A sanyarú anyagi helyzetük miatt az egyesületek a gépeket leggyakrabban társadalmi munkában, házilag készítették el, vásárolt rajzok alapján. A műszaki ellenőrzést a Magyar Aero Szövetség hivatalosan megbízott szakemberei végezték. Ilyenek csak kevesen voltak abban az időben (Janka Zoltán, Rotter Lajos, Bánhidi Antal, Samu Béla, Rubik Ernő).

Az 1934-37-ig terjedő időszakban ezen a téren a legintenzívebb tevékenységet Rubik Ernő fejtette ki. Élete fő céljának kitűzésében döntő szerepe volt a Műgyetemi Sportrepülő Egyesület munkájába való bekapcsolódásának. Itt nagy műhelygyakorlatra, széles körű anyagsismeretre és a tervezési, szerkesztési munkák mélyebb megismerésére tett szert. Az itt megépült EMESE B iskola vitorlázó- és az M 19, akkori legmodernebb motoros sportgép terveit ő készítette el. Motoros és motornélküli pilótavizsgát tett. Sokat tanult elődei: Lampich Árpád, Bánhidi Antal, Rotter Lajos példáiból.

Az Aero Szövetségi ellenőrködése során bejárta az országot, megismerte a repülő egyesületek problémáit, tanácsokat adott, segített, sok barátot szerzett. Így ismerkedett meg Mitter Lajossal, aki műbútorasztalos szakképzettséggel, az Esztergomi Movero Egyesület keretében 1934 óta foglalkozott iskolarepülőgépek házilagos építésével egy szentgyörgy-mezei, félig romos épületben. Ez a műhely később áttelepült a városban lévő volt szappangyár épületébe (Deák F. u. 54.) Mitter igen tehetségesnek bizonyult. Közte és Rubik között mind szorosabbá vált az együttműködés. 1936-ban Mitter asztalos iparengedélye kiegészült repülőgépkészítéssel. Önállósították magukat. Megépült a Rubik által tervezett Szittya teljesítmény- és a Vöcsök iskola vitorlázógép. A berepülések — főleg a Vöcsöké — átütő sikerrel

jártak. Az egyesületek a levelek tömegével árasztották el Rubikékat. Országszerte Vöcsköt akartak vásárolni, vagy építeni.

A vázolt körülményekből jól érzékelhető, hogy az idő megérett Rubik és Mitter vállalkozásának szélesebb alapokra való helyezésére. Saját anyagi erejük azonban ehhez nem volt elegendő, ezért társakat kellett keresniök. Elsőnek Severlay Zoltán műszaki kereskedőt nyerték meg az ügynek, aki 11 ezer P készpént adott a célra, amelyből 4000,-P-vel, mint tőkerészes tag szerepelt, 7000,-P-t pedig privát kölcsön formájában a többi tag rendelkezésére bocsátott. Ilyenformán a vállalkozás a következő tagokkal és a jelzett törzsbetét összegekkal alakult meg (hozzászámolva Rubik és Mitter meglévő műhelyének 3000,-P-s értékét is):

Rubik Ernő szig. gépészmérnök	5500,-P
Severlay Zoltán műszaki kereskedő	4000,-P
Mitter Lajos asztalosmester	1500,-P
Benedek Dezső ny. folyamőr főtisztv.	1000,-P
Tatarek Béla fizikus, tanár, rep. okt.	1000,-P
Stef Tibor szig. mérnök, rep. okt.	1000,-P
Induló törzstőke	14000,-P

A cég neve: AERO EVER kft.
Székhelye: Esztergom, Deák F. u. 54.

Az 1938. március 18-án kiadott iparigazolvány szerint a cég jogosult Mitter Lajos üzemvezetése mellett repülőgépek, repülőgép modellek készítésére és javítására, asztalos-és lakatosipari munkák vállalására.

A megállapodás szerint Rubik a gépek tervezését a kft.-től függetlenül végezte, s a vállalat a gyártott példányok után licenrdíjat fizetett a tervezőnek.

A Rubik-Mitter együttes tulajdonképpen folytatta a már eddig is végzett tevékenységét, de most már — némi pénz birtokában — nagyobb reményekkel. Egyelőre még maradtak a volt szappangyár helyén, de javítottak környezetükön s új embereket állítottak munkába. Erre szükség is volt, mert az iskolagépek iránti igény egyre növekedett.

1938-ban — a kft. fennállása, tehát tavasz óta — összesen 27 gép készült el. Az első üzleti év még nem hozott nyereséget, hanem 159,-P veszteséggel zárult.

A gépek árai akkor a következők voltak (ab gyártelep): Tücsök 1300,-P, Vöcsök 1600,-P, Szittya 3500,-P.

Az 1939-es év már mozgalmasabb volt. 52 új gép hagyta el az üzemet, s az évvégi pénzügyi eredmény 4029,-P tiszta nyereség. Az eddig gyártott típusokon kívül egy új géppel is jelentkeztek, a Pilis gyakorló vitorlázóval, amelynek első példányát márciusban repülték be. Az elkészült gépek között volt négy példányban a német tervezésű Olimpia-Meise nagyteljesítményű gép, amelyet az év elején Olaszországban egy nemzetközi bizottság választott ki olimpiai egységtípusként.

A létszám is növekedett. Az év végén már mintegy 50 fő tevékenykedett, köztük 8 ipari tanuló. Általában nem volt könnyű képzett szakemberekhez jutni. Legtöbbjüket itt kellett megismertetni a repülőszerkezetek elkészítésének aprólékos, precíz munkájával, amelynél a követelmények magasabbak, mint az egyéb asztalosipari termékeknél.

A kft. Budapesten (V. Széchenyi u. 10.) kisebb irodát tartott fenn, ahol a gépszerkesztés és a központi adminisztráció működött.

A vállalat további fejlődésére lényeges hatással volt egyrészt az 1938-ban létrehozott Nemzeti Repülő Alap, amely — komoly pénzügyi háttérrel — az eddigi gyakorlatot gyökeresen megváltoztatva — a magyar sportrepülés központilag irányított, tervszerű, intenzív fejlesztését hozta magával, másrészt, hogy a motornélküli repülés javára dőlt el az az akkoriban zajló élénk vita: vajon a motornélküli repülés kívánatos és ideális előiskolája-e a motoros repülésnek, vagy sem?

Nem hallgatható el a dolog árnyoldala, miszerint ennek a viszonylag gyors felfuttatási szándéknak a hadi készülődés volt a fő mozgató rugója.

A Repülő Alap az AERO-EVER-nek felajánlott fejlesztési célokra 50 ezer P kölcsönt, amelyet a gyár kész repülőgépekkel törleszthetett. A kölcsönből, többek között, 35 ezer P értékben megvásárolták a közelben, a Csernoch János u. és Apponyi Albert u. találkozásánál fekvő — már régebben kiválasztott — sarokingatlant, amely a Rhombeg Kelmefestő Gyár üzemén kívüli telepe volt, néhány átalakításra szoruló épülettel.

1940-ben az addigi típusokat gyártották tovább, összesen mintegy 80 példányban. Az év tiszta nyeresége: 6969,-P. A vállalat részt vett a Budapesti Nemzetközi Vásáron s általában több gondot fordított gyártmányai propagálására. Rubik Ernő egy kétüléses iskola és gyakorló vitorlázógép (R 11, Cimbora) és egy nagyteljesítményű vitorlázógép (R 12, Kevély) tervezéséhez fogott. A két gép 1941 első felében már elkészült, s a berepülés tapasztalatai rendkívül jók voltak.

1941 folyamán az új gyártelepen különféle felújítási, átalakítási, bővítési munkákat végeztek. Sor került újabb munkagépek beszerzésére is.

Rubik elkezdte egy gyakorló vitorlázógép (R 13, Bunkó) és egy 40 LE-s kismotoros, együléses sportrepülőgép (R 14, Pinty) tervezését.

Az esztendő mintegy 120 repülőgép legyártásával és 17.821,-P nyereséggel zárult.

A következő év, 1942 februárjában elhunyt Severlay Zoltán, a vállalat egyik alapítója és ügyvezetője. A továbbiakban az ügyvezetést Rubik egyszemélyben gyakorolta.

Az állandó felfelé ívelés mellett ez idő tájt már jelentkeztek a háborús idők okozta nehézségek is. Egyre nagyobb gondot okozott a gyártáshoz elengedhetetlenül szükséges, különleges minőségű faanyag és hidegenyv beszerzése. A katonai bevonulások következtében mind több begyakorolt szakmunkás esett ki a termelésből s a helyettük felvett új emberek betanítását előlről kellett kezdeni.

Akadályozta még a vállalat sima működését a forgótőke hiánya. Ennek fő oka volt, hogy az egyesületek nem fizették időben a számlákat. Ezért elhatározták, hogy szállításokat a jövőben lehetőleg csak készpénzfizetésre teljesítenek.

Az előbbieken felsorolt nehézségek miatt először történt meg, hogy rendelést nem tudtak határidőre teljesíteni.

Rubik javaslatára a gyártelepen ismét bizonyos átalakításokat végeztek, s ezzel a gyártási folyamat egyes fázisainak sürgető helyigényét elégítették ki.

A Pinty motorosgép elkészült, s október 2-i berepülése után, róla a legjobb vélemény alakult ki.

A HM által rendelt, Varga László tervezte Káplár kétüléses, motoros iskolarepülőgép építéséhez is hozzáfogtak, de anyag- és motorhiány miatt az év folyamán nem fejezték be. Rubik elkezdte az R 15, Koma, kétüléses iskola vitorlázógép, az E 16, Lepke, gyakorló vitorlázógép és az E 17, Móka, műrepülő vitorlázógép tervezését.

Egyébként az évben kb. 140 repülőgép készült el és az évvégi tiszta nyereség 29.801,-P volt.

Annak ellenére, hogy a háborús viszonyok egyre erősebben éreztették negatív hatásukat, az AERO-EVER sikeresen működött 1943-ban is. Közben Rubik az R 18, Kánya, motoros sportgép és az R 22, Futár, nagyteljesítményű vitorlázógép tervezését is végezte.

A júliusi taggyűlés határozata szerint, tagkilépések, betétátruházások és a tartalékból való törzstőkeemelés révén a társaság eredeti 14.000,-P-s törzstőkéje 70.000,-P-re emelkedett, amelyben Rubik már 61 %-kal volt képviselve.

A gyártelepen szinte folyton történt valami a fejlesztés érdekében. Rubik legújabb elképzelése azonban már túlnőtt a központi gyár keretein.

A gyártól 3,5 km-re fekvő sportrepülőtér közvetlen szomszédságában 8 holdnyi terület egyik felére szerelőcsarnokokat kívántak telepíteni, a másik felét felparcellázták, a gyár munkásainak adandó családi házhelyek céljára. Sajnos a csarnokokból a következő évben csak egy készülhetett el félig.

Egyébként 1943-ban mintegy 150 gép készült el s az év 57.539,-P nyereséggel zárult. Ez volt az utolsó rendezett és üzletileg is szabályosan lezárt év.

Most — ha utólag is — meg kell említenem, hogy a kft. egyszer sem fizetett osztalékot, hanem a mindenkor tiszta nyereség — Rubik és Mitter javaslatára — a tartalékalapba került. Arról is kell még szólni, hogy a gyár az új gépek előállításán kívül évente mintegy 70-80 repülőgép javítását is elvégezte, továbbá — a kapacitás optimális kihasználása végett — mentőcsónakot, halászladikot, siléctet, diszkoszt és más sportcikket is állított elő.

Az 1944. évre a háború már erősebben rányomta a bélyegét s ez megváltoztatta a gyár életét is. A bombázások miatt decentralizált Pestszentlőrinci Ipartelepek Ft.-ból a Ju 52 szállítórepülőgépek kormánymű üzemét az AERO-EVER-hez telepítették s ezzel az eredeti profilt háttérbe szorították.

A vállalat március 17-én megkapta ugyan a fennállása óta legnagyobb rendelést, mégpedig a Repülő Alaptól. Tárgya: 110 repülőgép mintegy 1 1/2 millió P értékben (24 Tücsök, 24 Vöcsök, 48 Pilis, 12 Cimbora, 2 Móka). Ezt a rendelést azonban már nem tudták teljesíteni.

Az év folyamán még sikerrel berepülték az R 17 Mókát és az R 22 Futárt, elkezdték építeni az R 21, 1 1/2 t teherbírású szállító vitorlázógépet, Rubik elkezdte tervezni a Pinty motoros gép kétüléses változatát, az R 19-et, de a továbblépést a harci események mind-egyiknél megakadályozták. A további Rubik-gépek tervezésére ill. egyes régi és újabb típusok gyártására csak a felszabadulás után kerülhetett sor.

Összefoglalásként elmondhatjuk, hogy az AERO-EVER vállalkozás, viszonylag rövid idő alatt, szinte hihetetlen fejlődést ért el. Főbb érdemei: megteremtette hazánkban a motornélküli repülőgépek sorozatgyártását, ezáltal az ifjúság széles körében tette lehetővé a repülést, jelentős számú magasan kvalifikált szakembergárdát nevelt ki, az iparszegény Esztergom városban virágzó iparágat teremtett s a végén már mintegy félezer embernek adott munka-lehetőséget.

Mindezek megvalósítása nagymértékben volt köszönhető Rubik Ernő rendkívül impulzív egyéniségének, céltudatosságának, különleges munkabírásiának és abbeli képességének, hogy jól tudta megválasztani munkatársait. Már kezdetben lehetőleg olyan embereket gyűjtött maga köré, akik maguk is a repülés megszállottjai voltak, lett légyen az ipari tanuló vagy konstruktőr. Így dolgozóinak a munkahelyükhöz, a munkájukhoz való, szinte emocionális kötődését érte el.

Nem kevésbé illetik meg az előbb használt jelzők Mitter Lajos személyét sem, aki szakmájának tökélyre való fejlesztésével, szorgalmával és kezdeményezőkézségével méltó munkatársa volt Rubiknak s így együttműködésük maximális hatásfokú volt.

A Rubik-konstrukciók — a kezdettől napjainkig érződő — sikerének titka többek között, hogy a tervező mindig figyelembe vette a hazai tényleges gépigényeket, a korlátozott anyagi viszonyainkat s a hazai nyersanyagbeszerzési lehetőségeket. Ennek folytán tervezésének fő szempontjait, nevezetesen — a kedvező repülőtulajdonságok biztosítása mellett — a sorozatgyártásra való alkalmasságot, a legegyszerűbb szerkezeti megoldásokat, az alkatrészeknek egyes típusok közötti cserélhetőségét, a könnyű össze- és szétszerelhetőséget, egyszerű karbantartási igényt, következetesen megvalósította.

Az esztergomi repülőipari bázis felfelé ívelő pályáját a háborús események alakulása megtörte s egy ideig stagnálásra kényszerítette, miután túl volt már a félezredik repülőgép kibocsátásán. Újbóli feléledése, államosítása, ismételt csúcsra jutása, majd sajnálatos, fokozatos kimúlása és teljes megszűnése egy másik korszak, amely azonban már nem fér be jelen kereteinkbe.